14e Année. — N° 669. Le Numéro : 50 centimes. Europe : 0 fr. 60. Autres pays : 0fr. 70 15 Juillet 19

LA VIE AU GRAND AIR

ANDRÉ BEAUMONT
Vainqueur du Circuit Européen.

Beaumont qui, après avoir remporté Paris-Rome, a gagné le Circuit Européen.

Détails techniques : Monoplan Blériot. Magneto Bosch.

LES AUTRES LAURÉATS
DU CIRCUIT EUROPÉEN

Garros, 2e ; Gibert, 5e ; Védrines, 4e ; Kimmerling, 6e ; Renaux 7e ; Barra, 8e ; Tabuteau

RENÉ VIDART
3e du classement général.

Vainqueur de la première et de la dernière étape,

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Il est indiscutable que le journal quotidien idéal pour les vacances est "Excelsior"
Complètement mis au point maintenant son succès va chaque jour grandissant
Rendez-vous en compte et montez-le à vos amis ; notre Directeur vous en remercie à l'avance.

Pour les Bains de Mer

COSTUMES DE NATATION POUR HOMMES en jersey coton noir, marine ou rouge **2.50** et **3.50**. En simili-soie **5.50**. En jersey laine noir **7.50** et **9.50**. Sur commandes, toutes nuances, jersey laine **12.50**. En pure soie, modèle adopté par tous les champions **19.50**. Modèle spécial pour plage avec petite jupe courte descendant sur les hanches, supplément **1.50** pour costumes en coton ; **2.50** en laine.

COSTUMES POUR DAMES modèle collant coton, depuis **12.50**. Laine, depuis **7.50**. En serge bleu marine se composant d'une blouse et d'une jupe courte, depuis. **11.50**

BONNETS caoutchouc Hommes **3.25**. Dames **3.75**

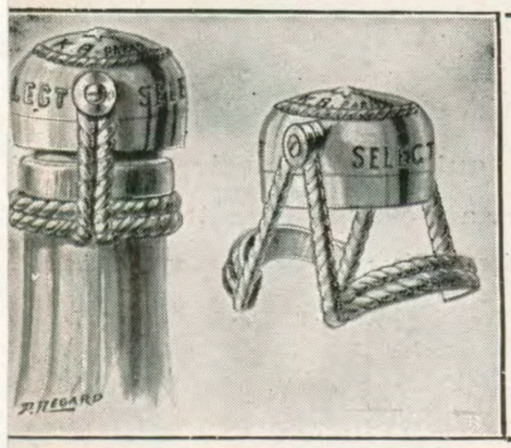
PEIGNOIRS, SERVIETTES, WATER-POLO

TOUT POUR TOUS SPORTS

A.-A. TUNMER & Cº, 27, rue du 4-Septembre, 14, av. de la Gde-Armée **PARIS**

Succursales : 96, rue Ste-Catherine, BORDEAUX - LYON, 13, rue de la Charité

CATALOGUE (V) ILLUSTRE FRANCO



LE SELECT

HERMÉTIQUE — PRATIQUE — DÉCORATIF

Conserve la Mousse au Champagne

Modèle nickelé : **2 fr. 50**

EN VENTE DANS TOUTES BONNES MAISONS

ENVOI DIRECT PAR LE FABRICANT

Etablists **Kratz-Boussac**

14, RUE MARTEL — PARIS

Pourquoi des Vacances ?

Pour délasser l'esprit et fortifier le corps.

Comment obtenir ce double résultat ?

C'est bien simple : Que vous alliez à la campagne à la montagne ou à la mer : Excursionnez sur une

Bicyclette CLÉMENT

L'intéressant Catalogue 1911 GRATUIT est envoyé sur simple demande aux :

CYCLES CLÉMENT, 60, Grande-Rue, Pré-St-Gervais (Seine)

Les Cycles Clément ont conquis la route

Chemins de fer de l'Est. — *Services rapides tre Paris, Nuremberg Bayreuth, Carlsbad, arienbad, etc.*

Le voyage de Paris à Nuremberg, à Bayreuth aux villes d'eaux de la Bohême (Franzensd, Marienbad, Carlsbad et Teplitz) s'effectue ns d'excellentes conditions de rapidité et de nfort.

1° *Viâ Strasbourg-Heilbronn-Nuremberg*, *a*) par le train rapide de luxe « Paris-Carlsbad », composé uniquement de wagons-lits et wagons-restaurants, quotidien jusqu'au 27 septembre.

Départ de la gare de l'Est à 7 h. 22 soir, arrivée à Nuremberg à 10 h. 24 matin, à Bayreuth à 1 h. 45 soir, à Franzensbad à 1 h. 38 soir, à Marienbad à 2 h. 58 soir, à Carlsbad à 2 h 01 soir.

b) par le train rapide, de service ordinaire quittant Paris à 9 h. 10 soir ; arrivée à Nuremberg à 2 h. 44 soir, à Bayreuth à 10 h. 42 soir, à Franzensbad à 4 h 55 matin, à Marienbad à 5 h. 10 matin, à Carlsbad à 6 h. 58 matin, à Teplitz à 9 h. 57 matin. Voitures directes de 1re et 2e classes et wagon-lits entre Paris et Bietigheim.

2° *Viâ Strasbourg-Stuttgard-Nuremberg*, par le train rapide quittant Paris à 9 heures matin. Arrivée à Stuttgard à 8 h. 31 soir, à Nuremberg à minuit 5, à Bayreuth à 6 h. 01 matin à Franzensbad à 6 h. 36, à Marienbad à 7 h. 59 à Carlsbad à 9 h. 30, et à Teplitz à 2 h. 27 soir Voitures directes de 1re et 2e classes entre Paris et Stuttgard.

Retour dans des condit ons analogues.

Pour les prix des billets et tous autres renseignements, consulter les indicateurs.

KURSAAL SAINT-JAMES

TÉLÉPHONE 589 - 39 — **54, Rue de Longchamp** — **NEUILLY**

CAFÉ — **Vendredi 14 et Dimanche 16** — **RESTAURANT**

Déjeuner. . . . . **3** francs — A 4 HEURES DE L'APRÈS-MIDI — Dîner. . . . . **4** francs

Grand Match de Pelote Basque
CHAMPIONNAT DU MONDE

Sous le patronage de "La Vie au Grand Air" et de plusieurs Grands Quotidiens --- 13 Champions engagés

Chiquito de Cambo, Ayestaran, Urrutia, Munita, Vélasco, Trécet,
Eloy, Altamira, Urria, Hirigoyen, Melchior, Navas, Goni — *Chanteur :* **Ferdinand**

Jeudi 13, Vendredi 14, Samedi 15, Dimanche 16 Juillet

Kermesse, Bal, Fête de Nuit, Embrasement du Parc

Prix des Places

Loges de 4 places	32 fr.	Balcon	5 fr.		
Fauteuils *Réservés*	6 fr.	Promenoir	3 fr.		
Fauteuils *Côté droit*	5 fr.	Tribunes *Premières*	2 fr.		
Fauteuils *— gauche*	4 fr.	Tribunes *Secondes*	1 fr.		

Moyens de Communication — *Tramway Val-d'Or-Porte Maillot, descendre 2me arrêt* **Porte de Neuilly.** *— Tramway Porte Champerret-Mairie de Puteaux, arrêt fixe* **Rue du Bois de Boulogne.** *— Etoile-Courbevoie, arrêt fixe* **Rue de Longchamp, Avenue de Neuilly.** *— Saint-Augustin-Neuilly-Saint-James.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, July 15th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

15 Juillet 1911 — N° 669
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

BEAUMONT EST ACCLAMÉ APRÈS SA VICTOIRE

La course d'André Beaumont a été merveilleuse de régularité, il a fourni là la plus jolie course que nous ayons jamais eue encore en aviation. Il a mis 58 h. 28 m. 4/5 pour accomplir cette formidable randonnée. La victoire d'André Beaumont sera certainement accueillie avec plaisir, car le vainqueur est un modeste qui a bien mérité de la patrie. Après son triomphe dans Paris-Rome, il a prouvé que la part du hasard devient de plus en plus minime en aviation. Détails techniques : Monoplan Blériot, moteur Gnôme, magnéto Bosch.

LE CIRCUIT EUROPÉEN

André Beaumont

André Beaumont, vaingueur de Paris-Rome et du Circuit Européen.

Rolland Garros.

Troisième de Paris-Madrid, second de Paris-Rome et du Circuit Européen.

René Vidart.

René Vidart, quatrième de Paris-Rome, troisième du Circuit Européen.

Plaques Lumière

J. Védrines.

J. Védrines, vainqueur de Paris-Madrid et quatrième du Circuit Européen.

La Circuit Européen s'est terminé dans une véritable apothéose. Huit pilotes ont réussi à rentrer à Paris dans la même journée après avoir accompli tout le parcours dans les délais imposés.

Le Circuit Européen est enfin terminé! Malgré le vent, malgré la tempête, malgré les orages, les héros ont nargué les éléments et sont revenus à Paris. De guerre lasse, l'atmosphère, s'avouant vaincue, a bien voulu redevenir normale et c'est par le soleil et le calme plat que se sont courues les trois dernières étapes.

Beaumont renouvelant sa victoire de Paris-Rome s'est encore placé au premier rang, montrant que l'incertitude du sport commence à ne plus exister dans l'aviation. Il n'a gagné qu'une seule étape au cours du Circuit, la plus dure, celle d'Utrecht à Bruxelles, mais il a volé avec une stupéfiante régularité, se classant toujours aux places d'honneur. Il est certain qu'il possède au plus haut degré les qualités requises pour être le roi des pilotes.

Garros, lui, a donné la plus belle preuve de courage que puisse donner un homme. Fatigué terriblement à la suite des efforts successifs qu'il dut fournir dans Paris-Madrid et dans Paris-Rome, il prit, malgré tout, le départ dans le Circuit Européen. On se souvient d'ailleurs que ce ne fut pas sans peine, puisque M. Lépine, préfet de Police, voulait à tout prix obtenir la disqualification de celui qu'il appelait un apprenti-pilote et auquel il infligea, on ne sait pourquoi, un retard considérable qui lui coûta peut-être la course.

Il se classe second et son mérite, sa maëstria valaient mieux que cette place, Garros était certainement le virtuose le plus remarquable de cette élite d'aviateurs. Qui n'a pas assisté à ses descentes en vol plané, à ses virages sur l'aile, ne peut dire qu'il a vu voler. Garros est l'oiseau fait homme! Blériot lui a donné des ailes, il s'en sert comme s'il avait trouvé naissance dans l'air.

Vidart a réussi deux prouesses qui prouvent son intelligence: il n'ignorait pas que deux étapes surtout devaient passionner la foule, la première et la dernière. Il s'est classé premier dans chacune. Lorsqu'il arriva à Liège, ce fut au milieu d'une ovation rare. Ce jeune aviateur de vingt ans se révélait aussitôt au monde entier, parvenant à triompher des meilleurs champions et battant plus de 40 pilotes. Malheureusement pour lui, une panne ridicule lui faisait perdre au retour en Belgique le bénéfice de ses efforts et partant la première place. Pour Calais-Paris, il tirait à pile ou face pour savoir s'il prendrait un 50 ou un 70 chevaux. Le sort lui faisait choisir le 70 chevaux et il n'eut pas à le regretter, s'attribuant la victoire.

Après avoir remporté le plus grand nombre d'étapes, Védrines retrouve à Amiens la malchance qui l'avait vaincu pendant un jour lors de l'étape Liège-Utrecht. Il ne put arriver à temps à Paris pour y recueillir les ovations légitimes que lui réservait le public Parisien. Seule l'adversité eut raison de sa tenacité.

Il précède Gibert, le joyeux Gibert, le fantaisiste de la troupe. Celui-ci avait déjà prouvé ses talents dans Paris-Madrid. Un malentendu l'avait empêché de le faire dans Paris-Rome. Le circuit Européen, malgré une première étape rendue mauvaise par une perte de vingt heures que causa un changement d'hélice, lui permit de glaner de beaux succès. Il s'attribua la première place à Utrecht, la seconde au retour à Paris et le temps le plus rapide pour traverser la Manche.

Un autre pilote dont le courage est extraordinaire, est Kimmerling dont le constructeur, Roger Sommer disait: « Ce garçon-là pour qu'il abandonne, il faudrait qu'il ait brisé tous ses appareils. Et encore je ne sais s'il n'essayerait pas de recoller les morceaux pour tenter de reprendre son vol. » Au cours de l'épreuve, il fit deux chutes atroces, l'une de mille, l'autre de cinq cents mètres. A peine avait-il repris contact, plus ou moins brutalement, avec le sol, vite il sautait dans un nouveau monoplan, oubliait le danger et repartait vers le but.

Renaux a accompli, avec son fidèle passager Senouques, l'une des plus étonnantes prouesses de l'aviation. Et pourtant nous commençons à les collectionner! Parti avec un appareil qui ressemblait plus à une usine qu'à un aéroplane, qui semblait un défi lancé aux couches aériennes et aux terrains d'atterrissage et qui faisait le malheur des organisateurs ne possédant jamais de hangar suffisamment large pour le loger, ils ont eu raison de tous les éléments. Le vent les ballottait horriblement, la pluie les cinglait atrocement, Senouques continuait à lire sa carte et à indiquer la direction à Renaux qui la suivait à la lettre. Les deux acolytes étaient la providence des oiseaux perdus: dès qu'ils les apercevaient, ceux-ci se mettaient dans leur sillage et ne regardaient plus rien, ils savaient qu'ils étaient en bonnes mains. Leur expérience prouve qu'ils ont trouvé la solution de l'aviation militaire.

Barra, enfin, ne fut pas toujours heureux et pourtant fit preuve d'un courage à toute épreuve. Jamais il ne se laissa démonter. Il termine huitième du classement général et s'est révélé dans cette course. C'est un pilote qui fera parler de lui encore.

Saluons également ceux qui n'ont pas été à la gloire comme ceux dont nous venons de parler et qui furent sans cesse à la peine. Saluons le neuvième. Tabuteau qui, chaque fois, que la malchance voulut bien s'occuper d'autres que de lui, accomplit des prodiges à bord de son appareil rapide. Saluons le pauvre Train qui souleva l'enthousiasme du monde entier. Dans un beau geste, M. Deperdussin lui a ouvert les portes de son usine. Il y fera du bon travail. Regrettons enfin que Duval, Wynmalen, Amerigo, Prévost, Le Lasseur de Ranzay, n'aient pas été là pour recueillir à Vincennes les acclamations méritées de la foule. Ils prendront leur revanche, mais en attendant ils ont prouvé ce qu'ils valaient dans une épreuve qui fut vraiment dure.

JACQUES MORTANE.

Gibert.

Second de Paris-Madrid et cinquième du Circuit Européen.

Kimmerling.

Kimmerling qui s'est classé sixième dans le Circuit Européen.

Renaux.

Renaux et son passager Senouques, septièmes du Circuit Européen.

Plaques Lumière.

Barra.

Barra s'est révélé dans le Circuit Européen en se classant huitième.

GARROS PASSE A CALAIS

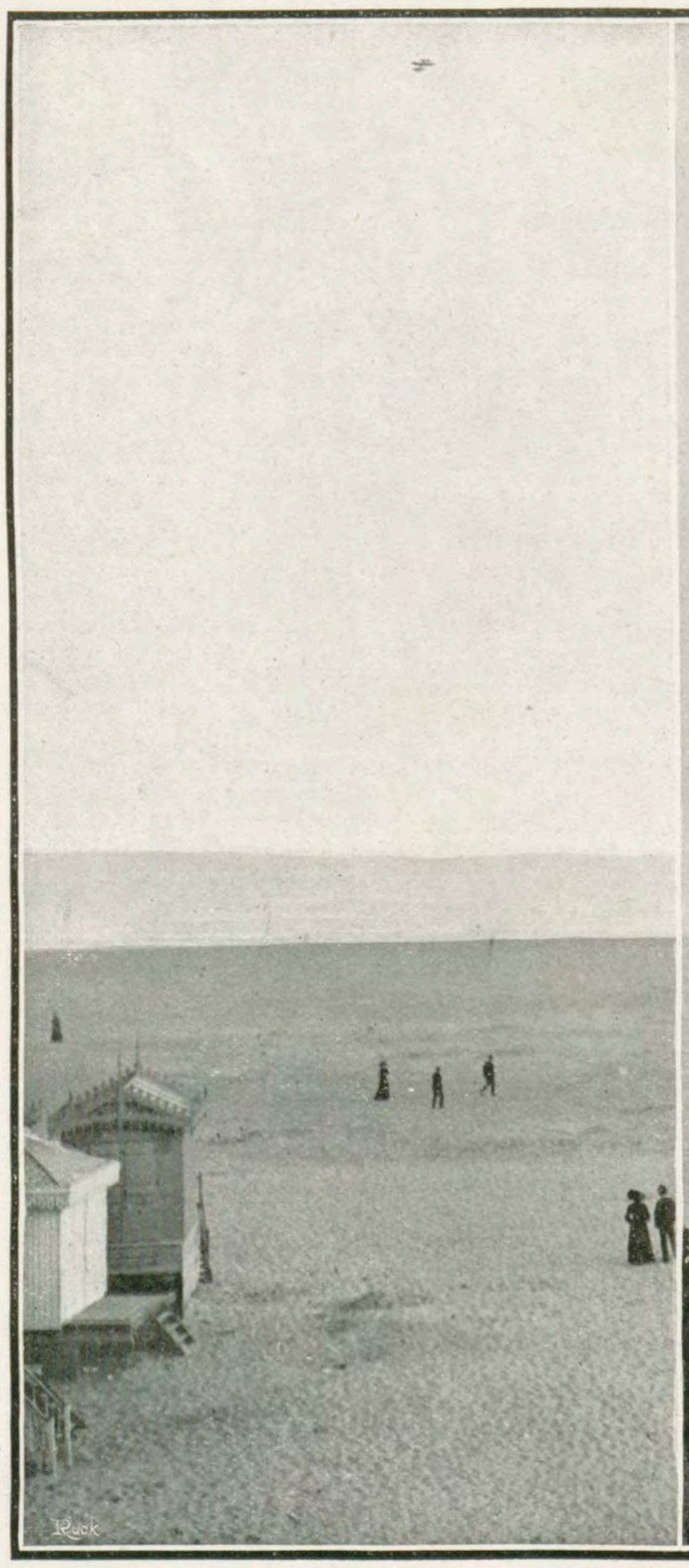
WEYMANN ET AUDEMARS REGARDENT PASSER GARROS

Le gagnant de la coupe Gordon-Bennett de 1911, le Franco-Américain Weymann, et Audemars, assistent du haut de Calais-Maritime à l'arrivée en France des concurrents du Circuit Européen. Ils admirent le passage de Garros qui, quoique retardé au départ de Paris pendant plus d'une heure par le Préfet de Police, a réussi malgré tout à s'assurer la seconde place de l'épreuve en 62 h. 17 m. 16 s.

Détails techniques : monoplan Blériot, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière, fortes toiles Continental.

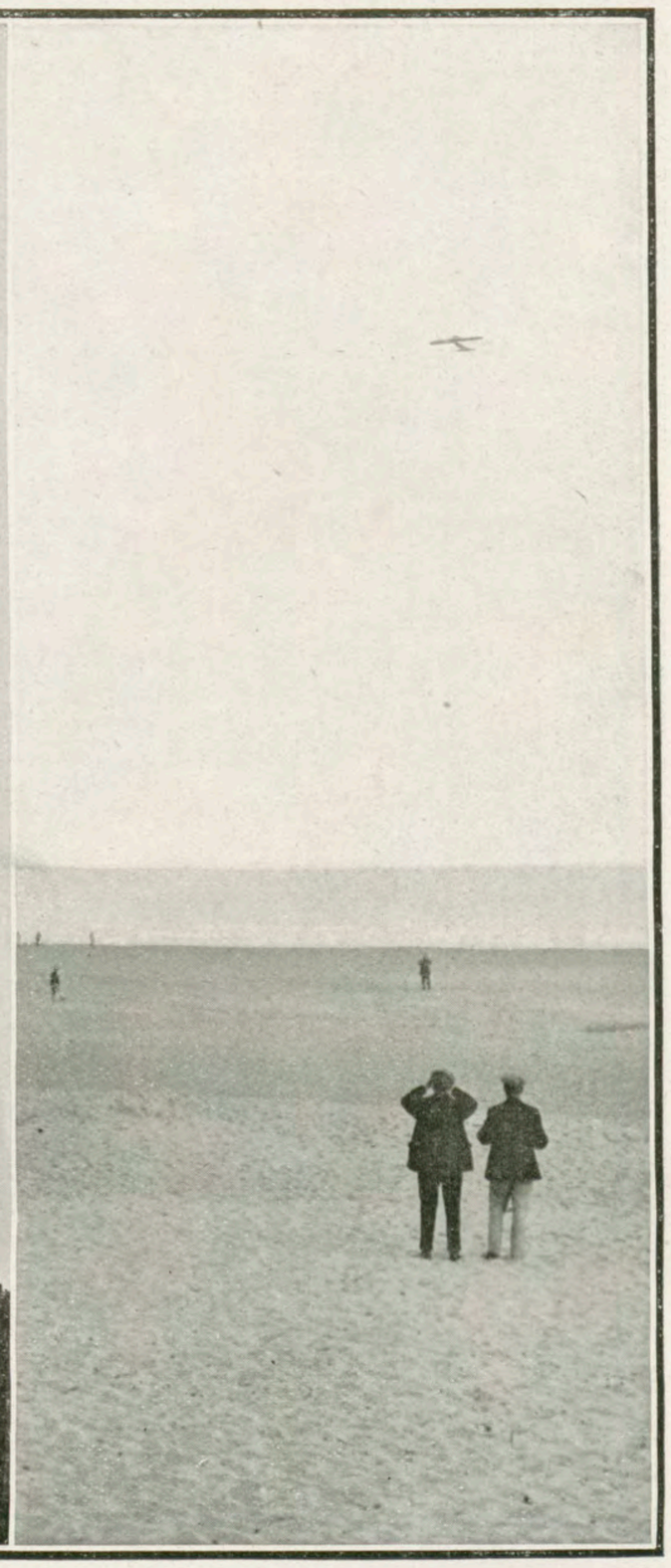
(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

L'ÉTAPE DOUVRES-CALAIS

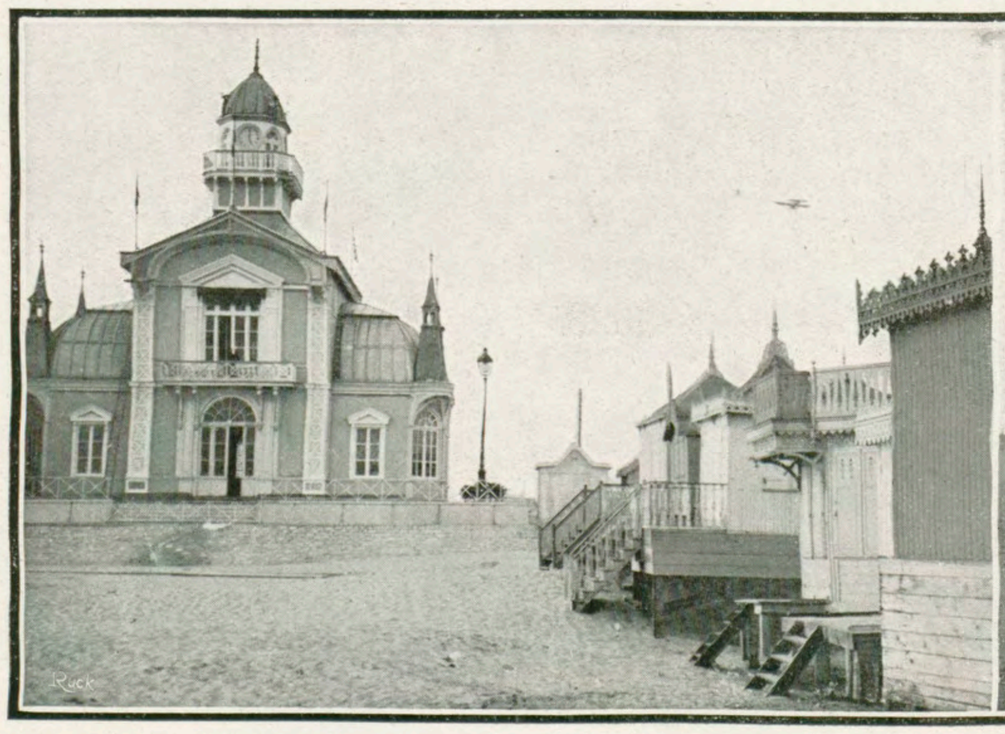


L'arrivée de Kimmerling.
Kimmerling 3e de Douvres-Calais, en 34 m. 23 s. Magnéto Bosch, fortes toiles Continental.

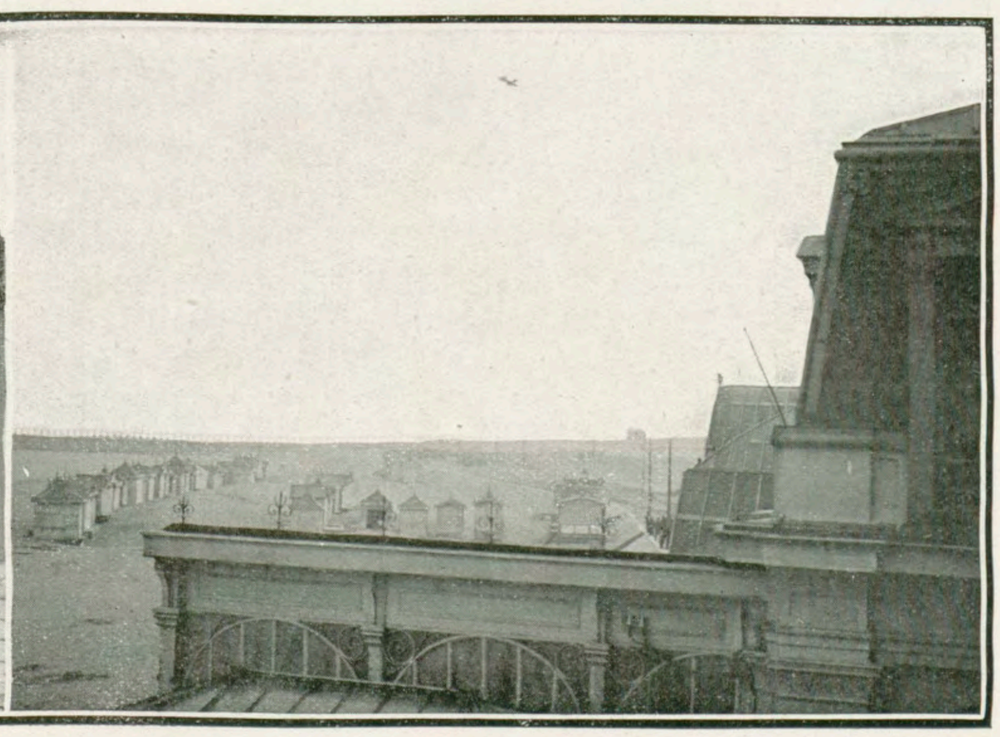
L'arrivée de Vidart.
Le benjamin du circuit n'a pu mieux faire que terminer 6e, en 37 m. 23 s. 2/5.



Gibert arrive à Calais.
Gibert a terminé second à quelques minutes de Védrines, couvrant la distance en 33 m. 28 s.



Védrines passe au-dessus du Casino.
Vedrines a gagné Douvres-Calais en 30 m. 14 s. Mais il avait près de 18 heures de retard. Détails tech.: monoplan Morane, magnéto Bosch.



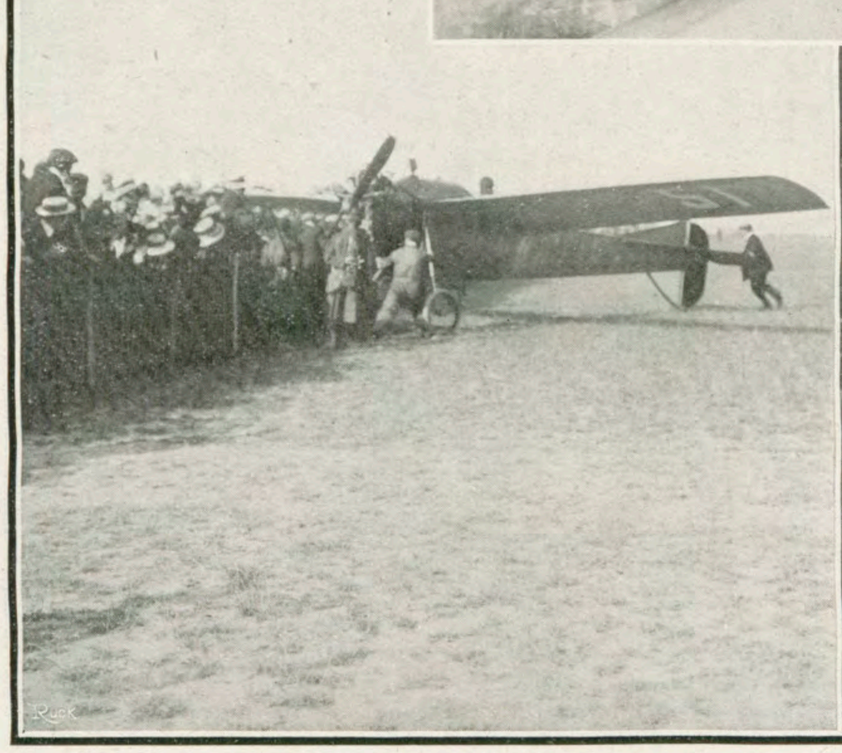
Beaumont arrive à Calais.
Beaumont qui était premier du classement général et avait fourni une course très régulière, a terminé 4e en 36 m. 1 s. 2/5.

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

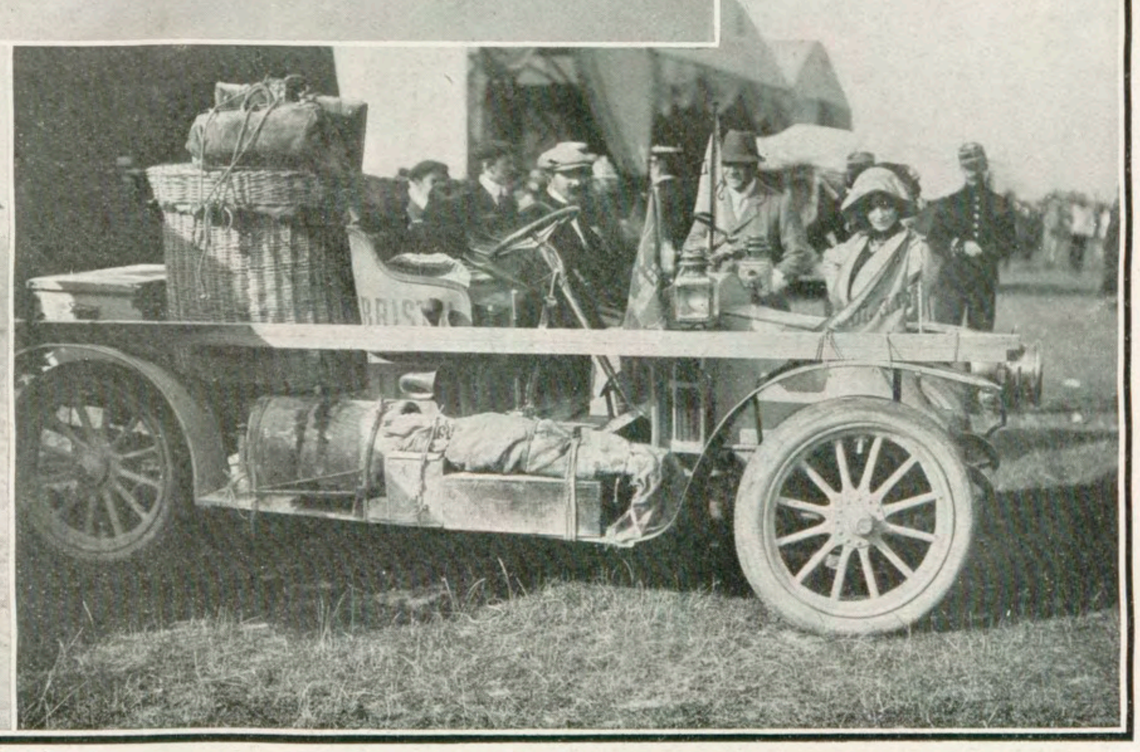
L'ESCALE A AMIENS

Vidart à Amiens.
Vidart fait son plein d'essence. Détails techniques : monoplan Deperdussin, magnéto Bosch.

Vidart part pour Paris.
Le jeune pilote est resté peu de temps à Amiens. Il arrivait premier à Paris.



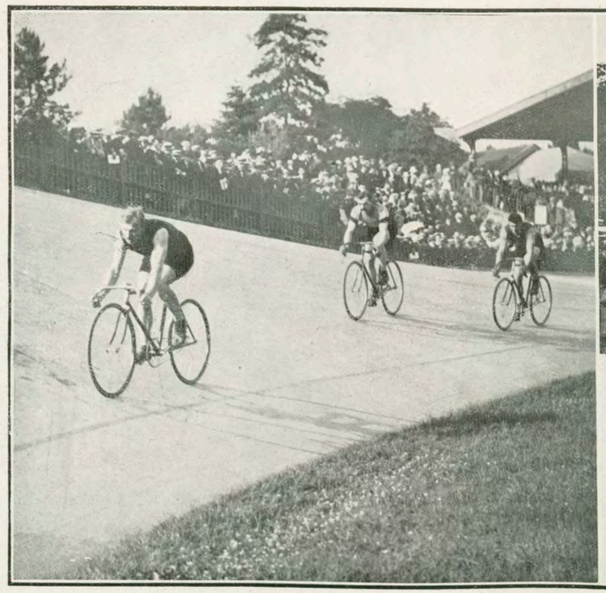
Un accident évité.
L'appareil de Gibert s'étant jeté dans la foule, le courageux pilote évita un accident par son sang-froid.

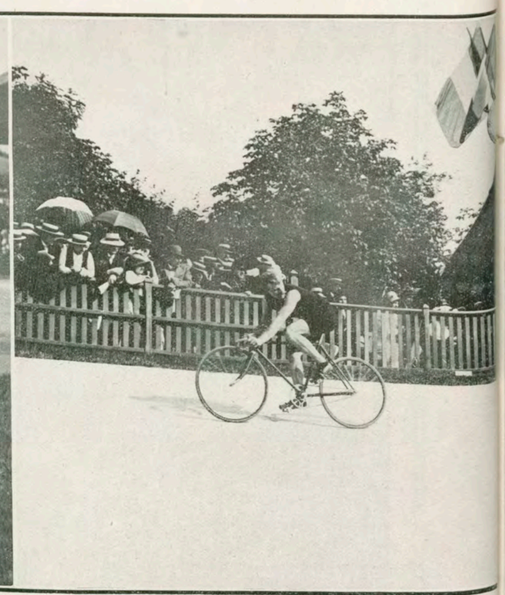


Gibert fait son plein d'essence.
En course il faut être débrouillard et savoir se soigner. Gibert pense que l'on n'est jamais si bien servi que par soi-même.

Tabuteau se fait ravitailler.
Le gagnant de la Coupe Michelin, qui pilotait un biplan, était ravitaillé par l'imposante automobile que nous voyons ici.

LE CHAMPION DU MONDE ELLEGAARD



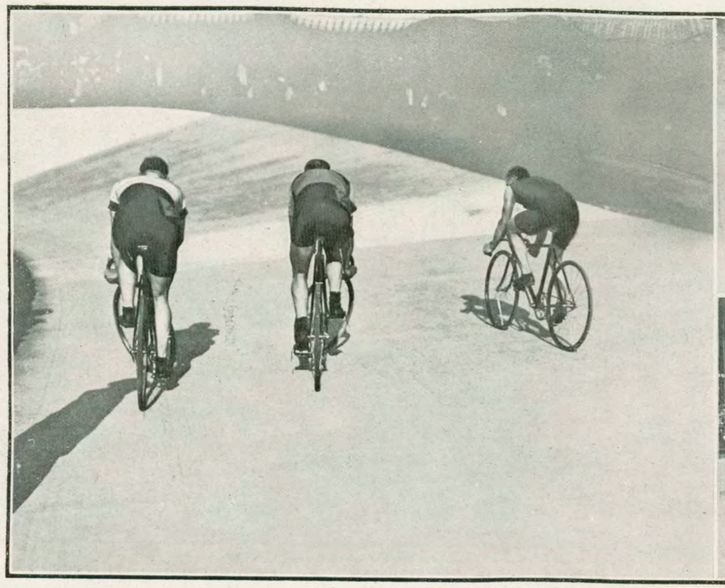


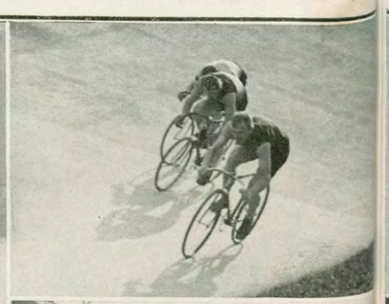
Le premier tour de la finale.

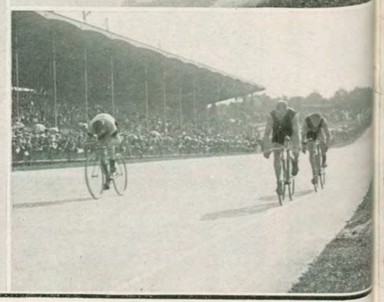
Par suite d'une crevaison de pneumatique, il y eut un faux départ. La finale commença par du sur-place pendant près de deux tours. Ellegaard menait devant Hourlier et Dupré qui ne le perdaient pas de l'œil craignant qu'il s'échappe.

Ellegaard obse

Tantôt frôlant le gazon de la pelouse, tantôt allant contre les bai s'attirant même les observations des commissaires qui viennent sur obligé de prendre la tête, m







Le sur-place avant l'effort.

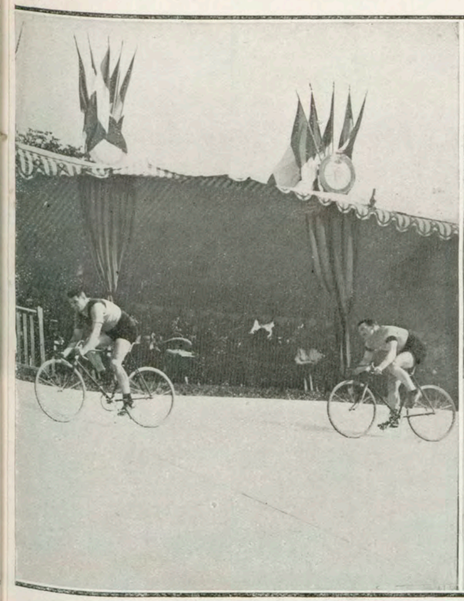
Ce sont maintenant des prodiges d'équilibre pour ne pas mener à l'emballage. De gauche à droite : Hourlier, Dupré et Ellegaard s'observent en attendant que l'un d'eux se décide à partir.

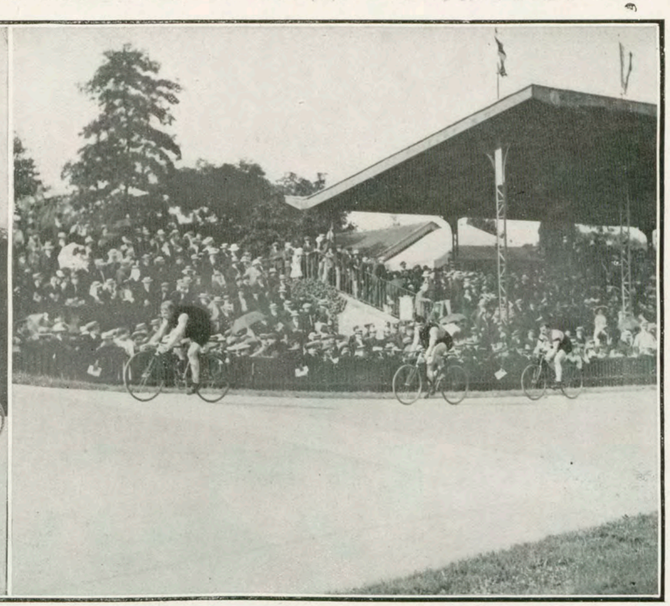
Détails techniques. Les bicyclettes d'Ellegaard et de Hourlier étaient munies de pneumatiques Continental.

L'emballage final et l'arrivée.

En haut, le dernier virage : Ellegaard mène devc Dupré et Hourlier. En bas, l'arrivée : Ellegaard conse une roue sur Hourlier.

REMPORTE LE GRAND PRIX CYCLISTE





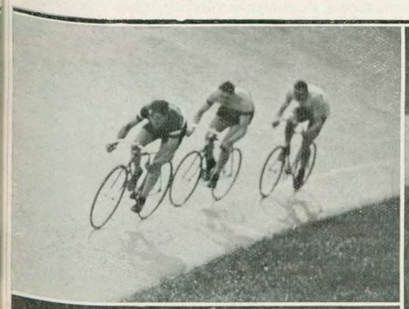
Plaques Jouglas.

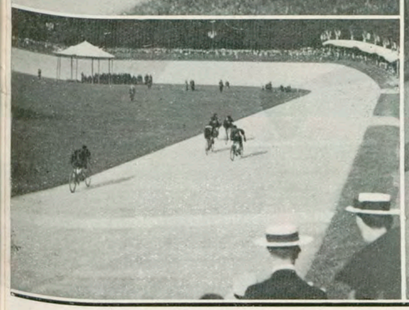
ses adversaires.

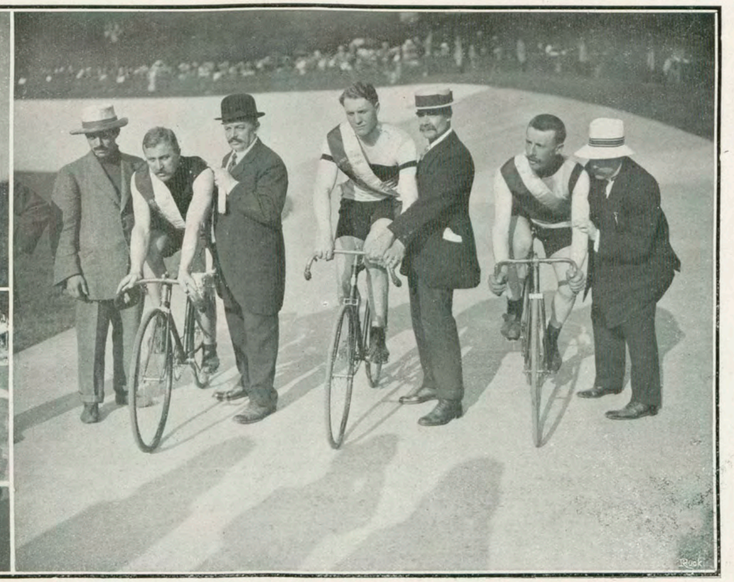
trades les trois adversaires continuent leur sur-place, piste les rappeler à l'ordre. Ellegaard bien malgré lui est le fait de mauvaise grâce.

Dans la ligne opposée.

Ellegaard continue à mener avec quelques longueurs d'avance. Il avait réussi à remporter sa demi-finale en déjouant la tactique un peu trop visible de Comès et de Doerflinger qui, exprès ou non, l'enfermèrent à trois reprises différentes.







La finale des amateurs et le Prix de la Finance.

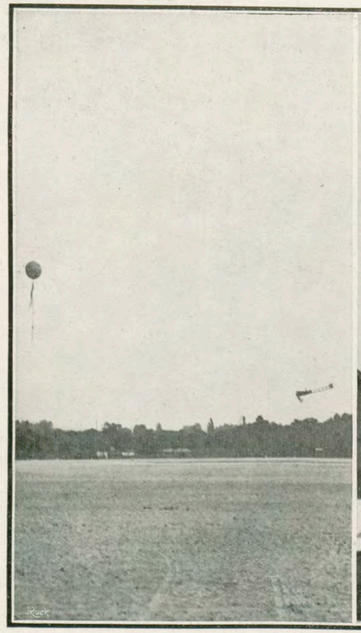
En haut, le dernier virage dans le Grand Prix des amateurs. Bey mène devant Bailey qui triomphera. En bas, le Prix de la Finance gagné par Houlier-Comès.

Les triomphateurs de la journée.

De gauche à droite, le Danois Ellegaard, vainqueur du Grand Prix de Paris professionnels, l'Anglais Bailey, premier du Grand Prix amateurs et le Français Sicard, premier du Grand Prix indépendants.

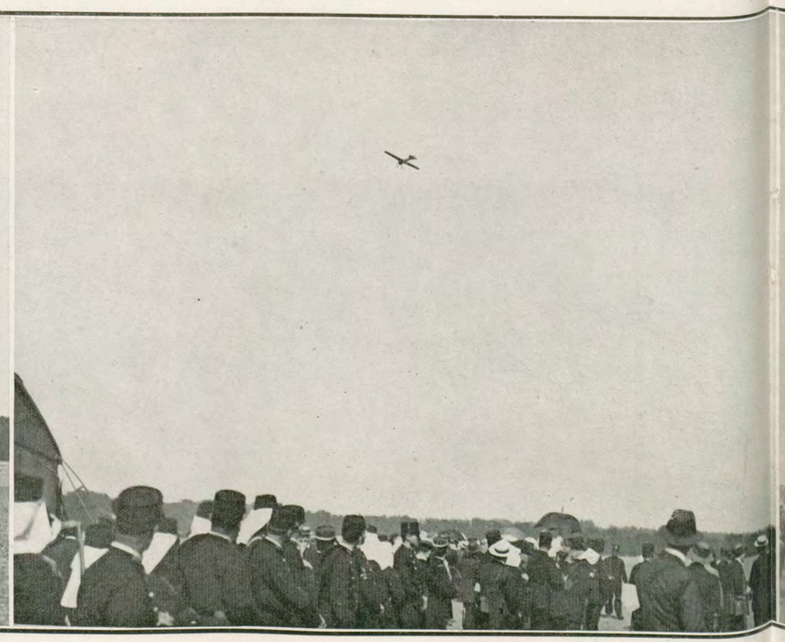
Détails techniques : Ellegaard montait une bicyclette Terrot, muni de pneumatiques Continental.

L'ARRIVÉE TRIOMPHALE AU POLYGONE DE VINCENNES



L'arrivée de Beaumont.

Beaumont termine 4e de la dernière étape et 1er du classement général, en 58 h. 38 m. 4/5. Détails techniques : monoplan Blériot, magnéto Bosch.



L'arrivée de Vidart.

Vidart, vainqueur de la première et de la dernière étape, a eu à deux reprises à lutter contre la malchance qui, de la place de vainqueur, l'a relégué à celle de troisième, derrière Beaumont et Garros, en 73 h. 32 m. 57 s. 2/5. Vidart était le plus jeune pilote de la course. Détail technique : monoplan Deperdussin.

L'arrivée de Kimmerling.

Malgré deux chutes effrayantes, l'une dans Liége-Spa-Liége, l'autre à trois kilomètres du départ de Calais, Kimmerling avec un courage extraordinaire a continué, s'est classé après Gibert et prend la sixième place du classement général en 93 h. 10 m. 24 s. Détail technique : tissus Continental.

La descente de Garros.

Garros, malgré la fatalité, prend la 2e place du classement en 62 h. 17 m. 17 s. 2/5. Détails techniques : monoplan Blériot, tissus Continental.

Vidart se fait photographier.

Vidart, toujours modeste, se laisse cependant photographier à l'arrivée, maintenu devant l'objectif par M. Jacques Schneider, commissaire de l'Aéro-Club et admiré par le fils de M. Georges Prade.

L'arrivée de Gibert.

Gibert se classe second de la dernière étape et 5e du classement général en 89 h. 43 m. 34 s. 3/5.
Détail technique : magnéto Bosch.

Le tour d'honneur de Beaumont.

L'enseigne de vaisseau Jean Conneau, dit André Beaumont, après avoir remporté la victoire dans Paris-Rome vient de s'attribuer une nouvelle victoire dans le Circuit Européen où il a pu montrer ses qualités d'adresse et de science.

L'arrivée de Renaux-Senouques.

Renaux et son passager Senouques ont accompli ensemble une merveilleuse prouesse. Ils finissent 7es en 110 h. 44 m. 5 s.

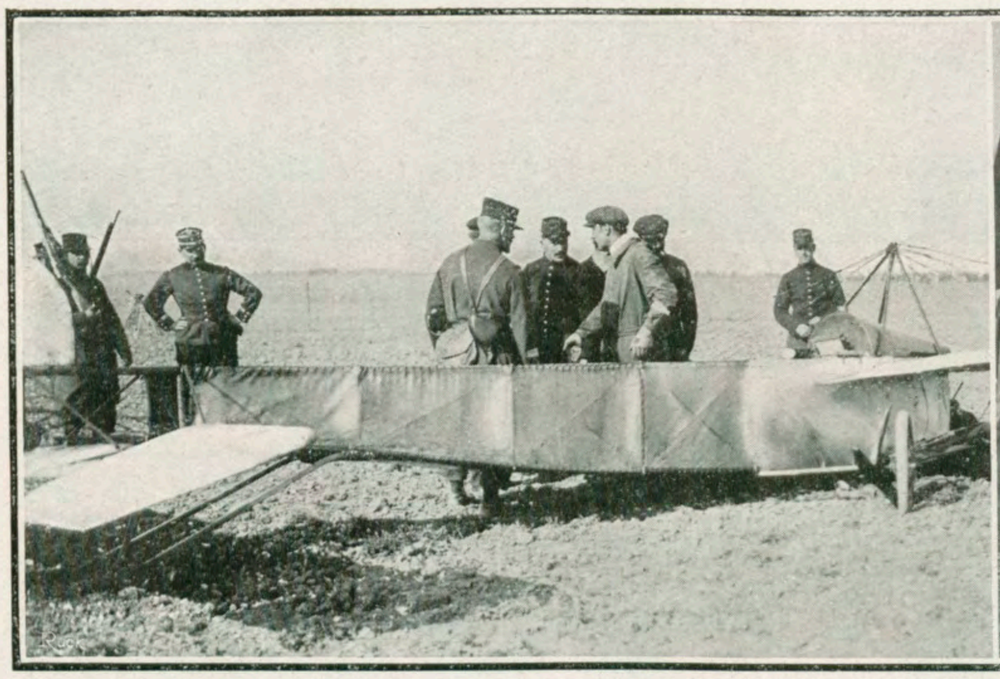
Gibert à sa descente.

Le constructeur, M. Robert Esnault-Pelterie, va féliciter à sa descente de machine son excellent pilote Gibert, second de la dernière étape et 5e du classement général en 89 h. 43 m. 34 s. 3/5.

LES MALHEURS DE VÉDRINES

L'arrivée de Védrines à Amiens.

Védrines n'eut pas de chance. Après avoir perdu 12 heures dans la troisième étape, il avait terminé premier dans chacune des étapes, et comptait bien rentrer premier à Paris. Mais, comme il allait atterrir à Amiens, au moment où il remettait l'allumage, un cylindre du moteur sauta.



L'appareil à terre.

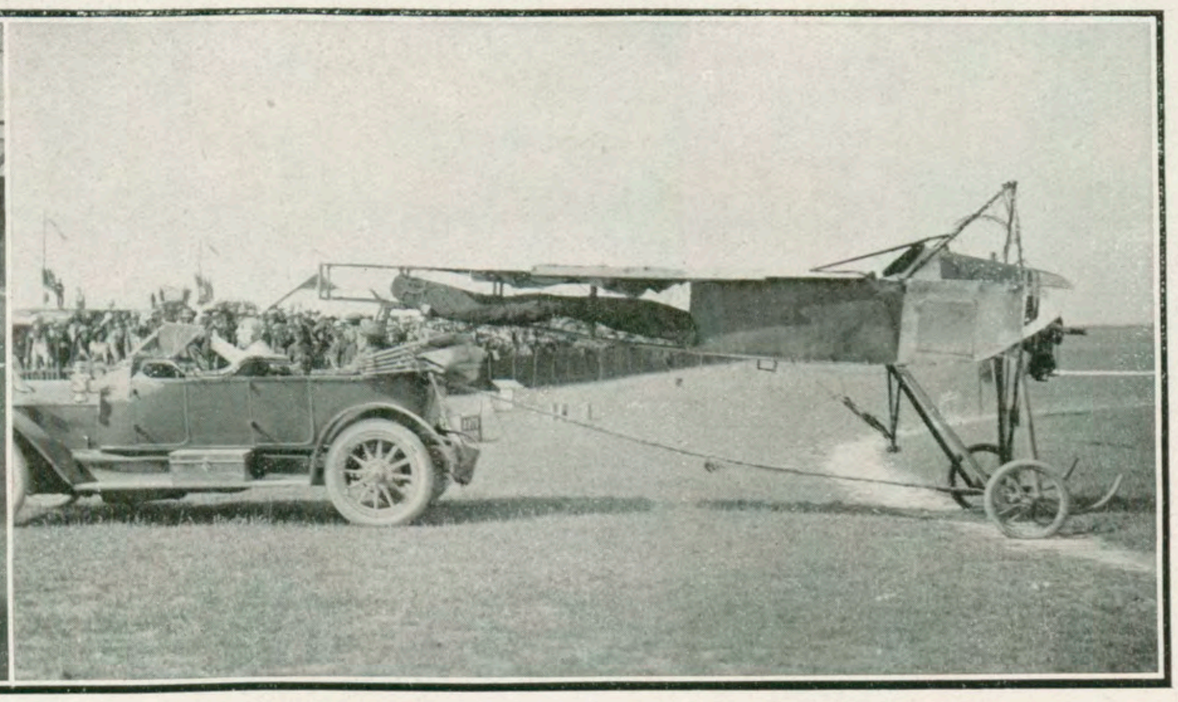
Fatigué d'un travail aussi intensif et aussi dur, un des cylindres cède.

Védrines rapporte son cylindre.

Le pilote s'en tira bien, la piste étant vide, il n'y eut aucun accident.

Védrines se repose.

Après le premier moment de mauvaise humeur, le courageux pilote fait contre mauvaise fortune bon cœur.



On apporte à Védrines un nouvel appareil.

Du fait de son accident d'Amiens, Védrines a reperdu 3 heures sur le temps qu'il avait repris. Il termina la course avec le Morane qui avait gagné Paris-Madrid.

LE RETOUR EN FRANCE

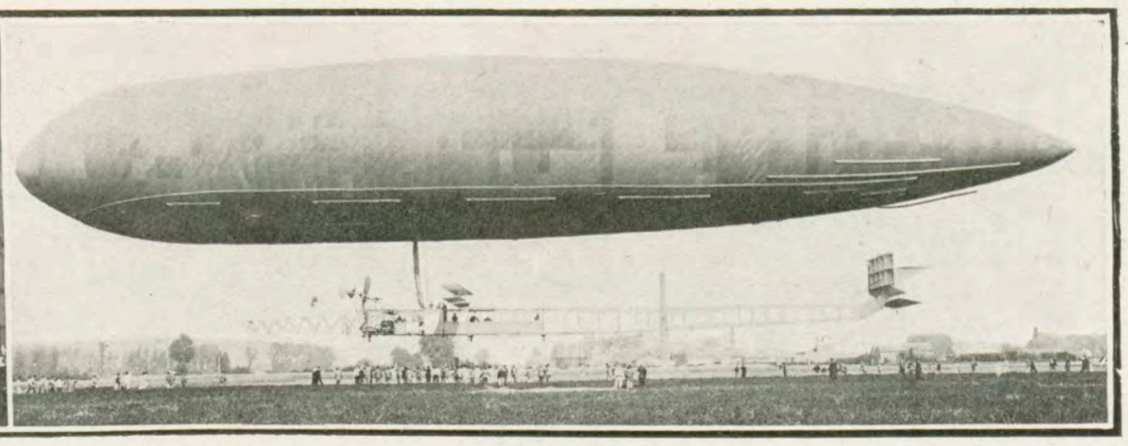
Védrines à l'arrivée à Calais.

Védrines, victime de la malchance, n'a pu conserver le bénéfice de quatre places de premier. (Monoplan Morane, hélice intégrale Chauvière).

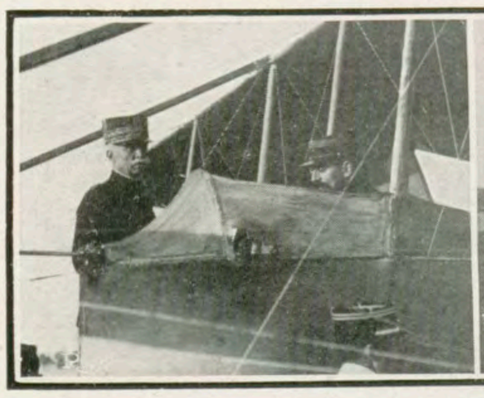
Renaux rentre en France.

Renaux et son passager Senouques sont les premiers aviateurs ayant accompli en aéroplane la traversée de la Manche dans les deux sens.

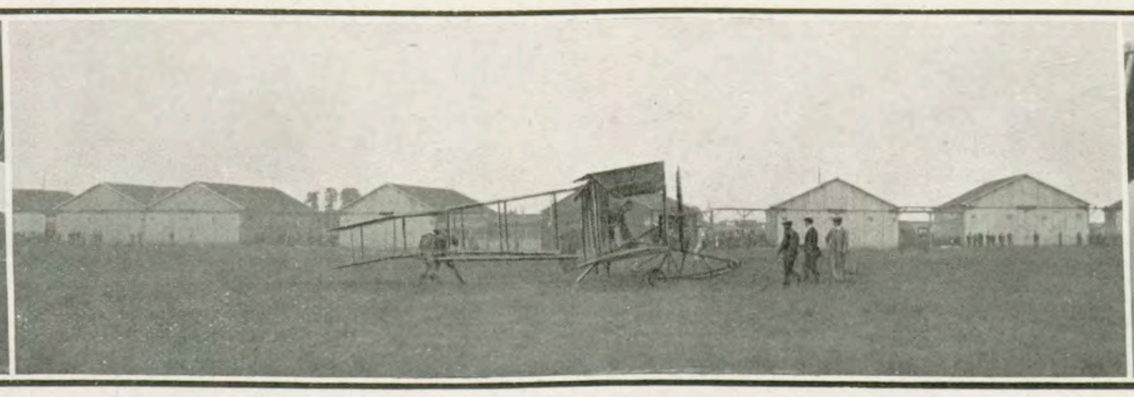
Le Journal *offre le Champagne aux vainqueurs du Circuit Européen. On peut reconaître sur notre cliché : de gauche à droite, MM. Fordyce, rédacteur au* Journal, *Beaumont, Georges Prade, organisateur du Circuit Européen, Train, Vidart et Gibert.*



Le Bayard-Clément IV, *bat les records du monde en circuit fermé sans escale, couvrant 650 kilomètres en 16 heures. Huit passagers avaient pris place à bord : MM. Clément, capitaine Destouches, Delisser, mécanicien et trois aides mécaniciens.*

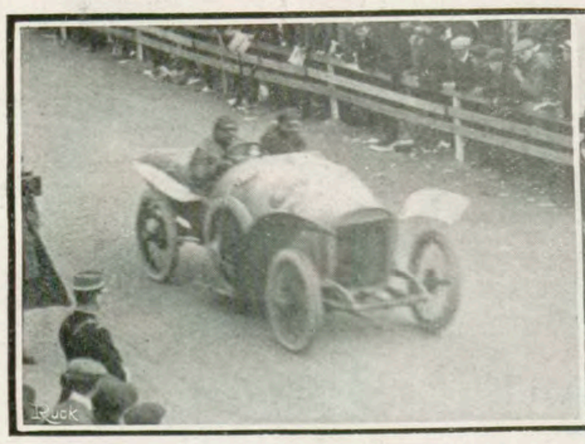


A Compiègne, le capitaine Etévé explique au général Vauthier le maniement de son biplan militaire.



A Chartres, l'aviateur français Level bat le record du monde des 200 kilomètres avec passager en 2 h. 28 m. 26 s. 2/5. L'aviateur a accompli le parcours volant les tours entre 15 et 20 secondes. La performance de Level était chronométrée par MM. Gaudichard chronométreur officiel et Gibert.

A Compiègne le général Vauthier prend place comme passager à bord du biplan du lieutenant Cheutin.



Porporato qui s'est classé 5e dans le Grand Prix de Boulogne-sur-Mer, en 7 h. 23 m. 29 s., pilotait une voiture munie de roues Piley.

Le Moemus *sphérique allemand est venu atterrir à Jaux à 5 kilomètres de Compiègne. Ce ballon était monté par MM. Julien Hoerle, Paul Merzback gagnant des éliminatoires allemandes pour la Coupe Gordon-Bennett.*

Les sociétés de gymnastique la Gauloise, *de Vaise et* l'Eglantine, *de Lyon ont organisé une fête où les sections féminines se firent remarquer.*

M. Georges Trombert tireur de sabre, de fleuret, d'épée et de pistolet remarquable, est champion de France d'épée.

Dans la course très dure Nancy-les-Vosges, Sernières Hubert se classe premier après une belle résistance de Hubert Roux.

Le courageux pédestrian Louis Bouchard vient de battre le record français de la 1/2 heure avec 9 k. 408 m. 50.

A Mourmelon, l'aviateur français Loridan bat le record du monde de la hauteur, montant à 3.280 mètres en biplan.

Résultats Techniques du 3 au 9 Juillet — Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 3 JUILLET. — Londres. — Védrine se classe 1er de l'étape Calais-Londres du Circuit Européen, en 3 h. 12 m. 54 s.

JEUDI 6 JUILLET. — Calais. — Védrine se classe 1er dans l'étape Douvres-Calais, en 30 m. 14 s.

VENDREDI 7 JUILLET. — Vincennes — Vidart arrive 1er de Calais ayant couvert le parcours en 2 h. 33 m. 6 s. 2/5.

Le classement général s'établit comme suit : 1. Beaumont, en 58 m. 38 s. 4/5; 2. Garros; 3. Vidart; 4. Védrine; 5. Gibert; 6. Kimmerling; 7. Renaux; 8. Barra; 9. Tabuteau.

SAMEDI 8 JUILLET. — Mourmelon. — Loridan bat le record du monde de la hauteur montant à 3.280 mètres.

DIMANCHE 9 JUILLET. — Chartres. — Level bat les records du monde avec passager, couvrant les 200 kilomètres en 2 h. 28 m. 26 s. 2/5.

ATHLÉTISME

VENDREDI 7 JUILLET. — Course à pied. — Colombes. — Bouchard bat les records des 4 aux 10 kilomètres, couvrant les 10 kilomètres, en 32 m. 17 s. 2.

CYCLISME

DIMANCHE 9 JUILLET. — Vincennes. — *Grand Prix des Indépendants* (1.000 mètres) : 1. Sicard, en 2 m. 25 s. 2/5; 2, Echeverry; 3 Bellivier.

Grand Prix Amateurs (1.000 mètres) : 1. Barley, en 2 m. 8 s. 2/5; 2. Schilles; 3. Gey.

Grand Prix professionnel (1.000 mètres) : 1. Ellegaard, en 1 m. 45 s. 2/5; 2. Hourlier, à 1/4 de roue; 3. Dupré.

HIPPISME

MARDI 4 JUILLET. — Compiègne. — *Grand Prix du Jubilé* (2.400 mètres, 15.000 francs) : 1. Le Loup (J. Reiff), à M. le baron Gourgaud; 2. Cadet; 3. Flossie. — P. M.: Gag., 33 fr 50; pl., 10 fr. 50 et 50 fr. 50.

JEUDI 6 JUILLET. — Maisons-Lafitte. — *Prix de Beauvais* (3.500 mètres, 15.000 francs) : 1. Cadet Roussel (J. Jennings), à M. J. Prat; 2. Chaudron; 3. Orçay. — P. M.: Gag, 39 francs; pl., 25 francs, 48 fr. 50.

DIMANCHE 9 JUILLET. — Auteuil. — *Prix Francisco Martin* (course de haies, 2.700 mètres. 15.000 francs) : 1. Petit Duc (Hollobone), à M. Wertheimer; 2. Prince de Saint-Taurin; 3. Port ou Prince. — P. M. : Gag., 144 fr. 50; pl., 39 fr. 50; pl, 16 fr. 50, 30 fr. 50.

SPECTACLES SPORTIFS

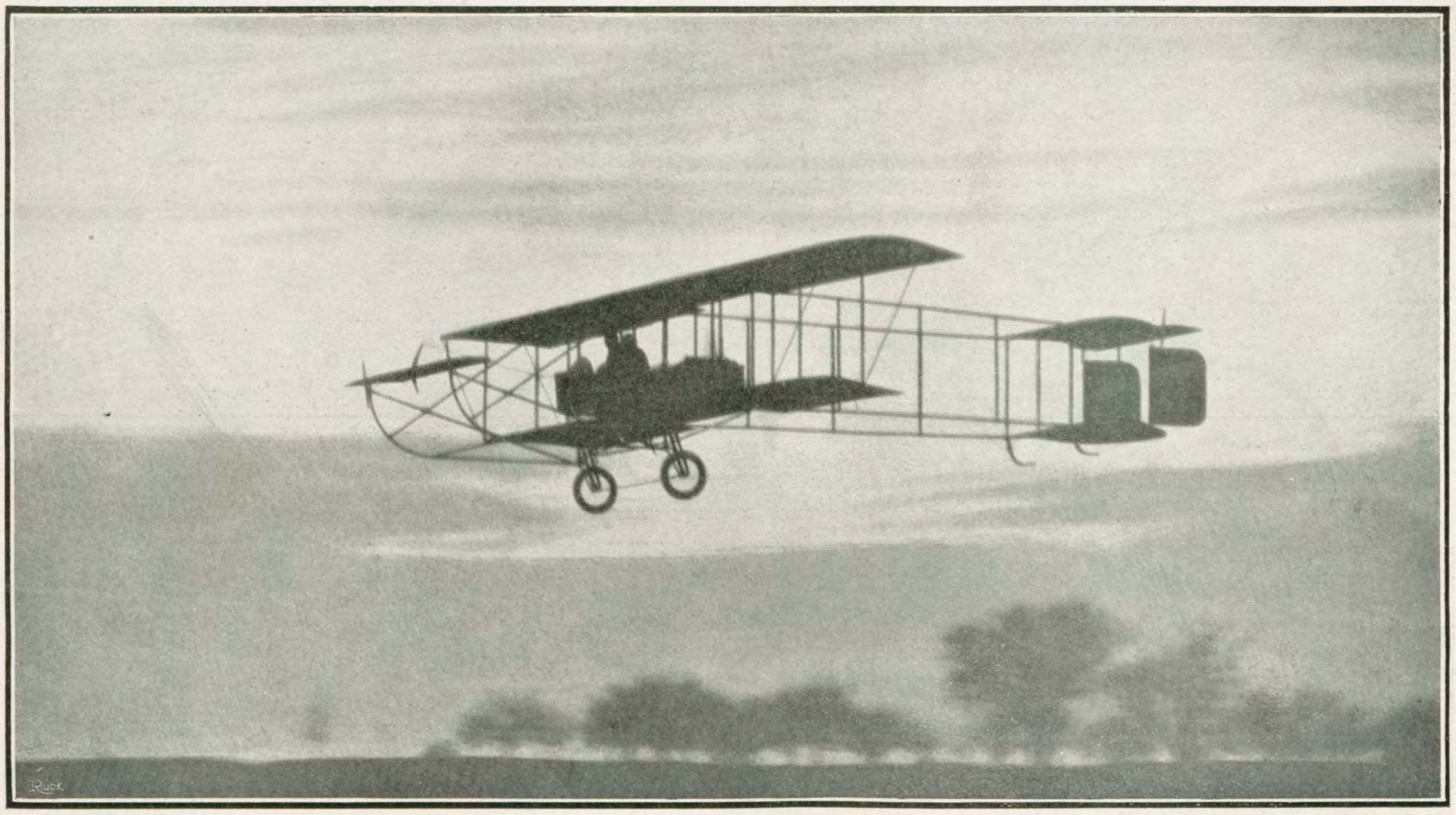
SAMEDI 15 JUILLET. — Joutes Lyonnaises, bassin de l'Hôtel-de-Ville.

DIMANCHE 16 JUILLET. — Tour de France.

JEUDI 20 JUILLET. — Tour de France. Luchon-Bayonne

LE CIRCUIT EUROPÉEN A DEUX

Le moteur d'aviation Renault, qui prit part au Circuit Européen, vient de nous prouver une fois de plus qu'il possèdc au plus haut degré les qualités réclamées par les aviateurs.



Renaux et Senouques en vol.

Renaux et Senouques accomplirent une performance admirable dans le Circuit Européen où ils se classèrent septièmes. Leur biplan était muni du moteur Renault qui leur permit déjà de remporter le fameux prix Paris-Puy-de-Dôme. Ce moteur termina l'épreuve sans la moindre défaillance, malgré le poids enlevé et la lutte continuelle contre les éléments.

Après Paris-le-Puy-de-Dôme, le Circuit Européen à deux ! Vraiment on ne sait où s'arrêtera dans ses créations, celui qui donna le moteur ayant permis ces deux records : Louis Renault.

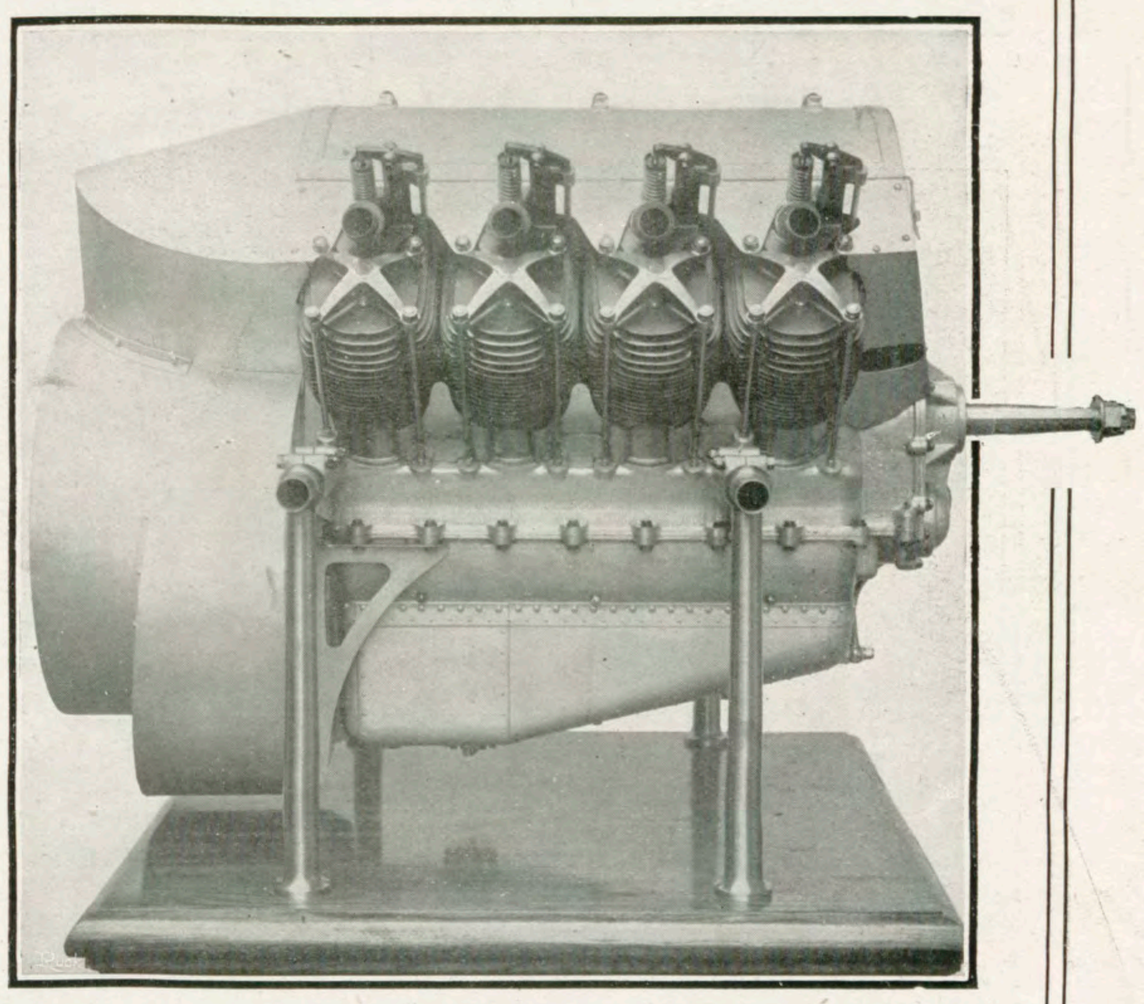
Après avoir lancé la voiture à transmission par cardan, la seule presque universellement employée aujourd'hui, avoir construit, organisé, agrandi l'une des usines les plus importantes du Globe pour le transport automobile, faire un moteur d'aviation robuste, qui s'affirme maître de l'air pour les appareils à grande envergure permettant de porter lourd, paraît être le couronnement d'une œuvre à laquelle non seulement nous Français, mais tous les peuples visités par les aviateurs du Circuit Européen rendent hommage.

Le moteur Renault a l'immense avantage, tout en étant absolument spécial, et merveilleusement adapté au milieu dans lequel il propulse les aéroplanes, nous dirons tout à l'heure pourquoi, de profiter des études les plus diverses, les plus étendues concernant les métaux employés, nécessaires pour l'établissement de la voiture de tourisme ou de course ; Louis Renault par le nombre et la diversité des voitures qu'il livre au public chaque année, n'est-il point par cela même l'un de nos hommes les plus aptes à constater l'effet de dispositifs soumis aux plus dures épreuves ?

Le moteur d'aviation Renault n'a pas été établi en six mois. La disposition des 8 cy lindres en V, de leurs soupapes, de leurs ailettes, des pistons, du vilebrequin, de l'arbre à cames, les conditions de fonctionnement de ces organes ainsi que des engrenages de distribution furent l'objet d'études patientes commencées par Louis Renault dès qu'il jugea que l'aviation pouvait devenir pratique. Hardiment, il s'attaqua au refroidissement par l'air d'un moteur qu'il construisit à cylindres fixes, évitant ainsi les effets giroscopiques, permettant un montage sûr, un graissage commode. Soucieux du rendement total donné par le groupe moteur hélice, il réussit à adapter à son moteur une hélice de grand diamètre tournant lentement, ceci sans aucune complication mécanique, puisque l'hélice du Renault est montée à l'extrémité de l'arbre à cames.

Le graissage, l'alimentation bien réglée, complètent cette courte analyse des principales qualités du moteur Renault d'aviation qui, s'affirme de plus en plus robuste, de plus en plus sûr.

FRANCK MAPPER.



Le Moteur Renault d'aviation.

C'est grâce au moteur d'aviation Renault qui avait déjà permis à Renaux d'atteindre le Puy-de-Dôme que le Circuit Européen a pu être bouclé avec un passager.

LE TOUR DE FRANCE

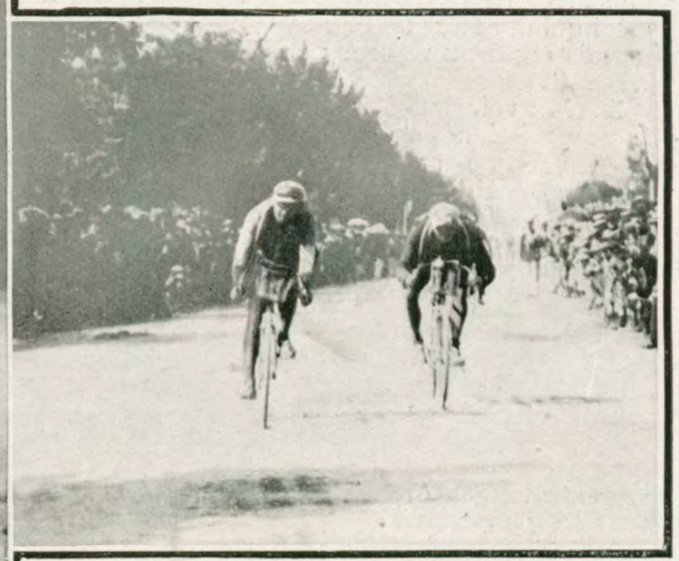
Au contrôle de Remiremont.
L'étape Longwy-Belfort (331 kilomètres), a été remportée par François Faber, en 10 h. 50. Il avait réussi à lâcher tous ses adversaires et précédait le second Godivier de 17 minutes.

Le second peloton.
Le second peloton avant Baccarat est déjà distancé par Faber de 13 minutes.

Emile Georget.
Dans la descente du Ballon, Emile Georget se heurte contre une motocyclette et finit 43e.

Lapize dans le Ballon d'Alsace.
Le vainqueur du Tour de France de 1910, abandonnera avant d'arriver à Chamonix.

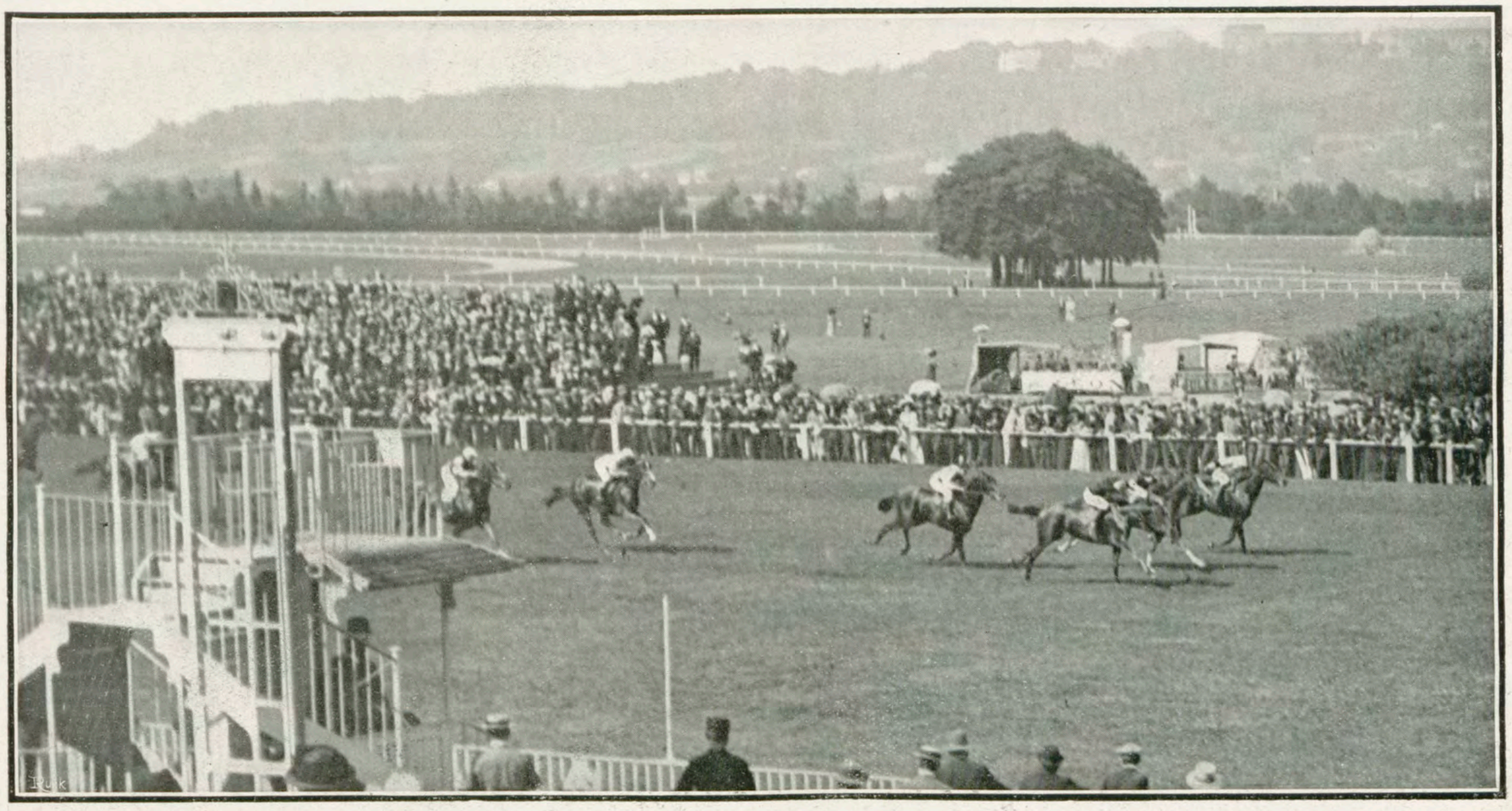
Lapize et Masselis.
Lapize et Masselis montent le ballon d'Alsace. Lapize finira 10e de l'étape, Masselis 8e.



L'arrivée à Belfort.
Lapize se classe 10e et bat à l'emballage Paul Deman, 1er des isolés et Pardon.

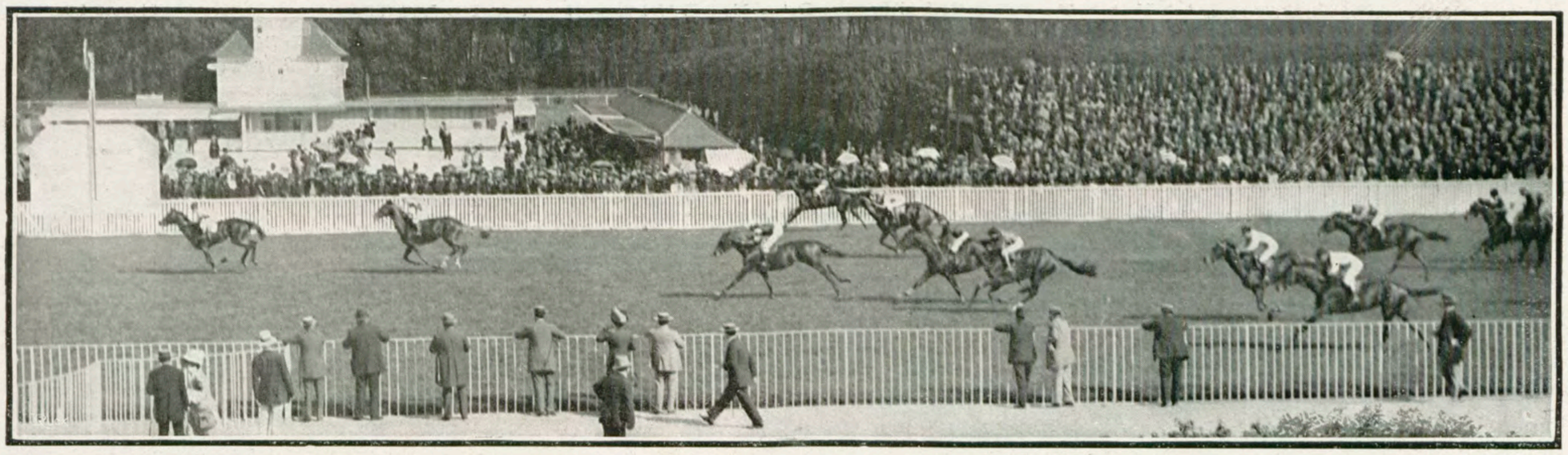
La grande épreuve cycliste de l'*Auto* a perdu de son intérêt auprès de ceux qui s'intéressent exclusivement aux exploits des champions. Après l'accident qui a failli coûter la perte d'un œil au pauvre Lucien Petit-Breton qui, réellement, semble être devenu la cible de la malchance, le vainqueur de 1910, Lapize a abandonné avant d'arriver à Chamonix, suivant l'exemple de Trousselier et de Passerieu. La lutte semble circonscrite entre Garrigou et François Faber qui se tiennent de près. Cruppelandt paraît devoir les menacer. Hélas ! la première étape lui fit perdre des rangs, alors que c'est la quatrième qui fut défavorable à Masselis qui tint un moment la tête. Parmi les nouveaux venus, Eusghem, Nempon font preuve d'une énergie de grands coureurs et dans les isolés Paul Deman glane de nombreux lauriers. Emile Georget a terminé quarante-troisième dans la troisième étape et s'est vu reléguer à un rang indigne de lui. J. B.

LES COURSES DE DEUX ANS



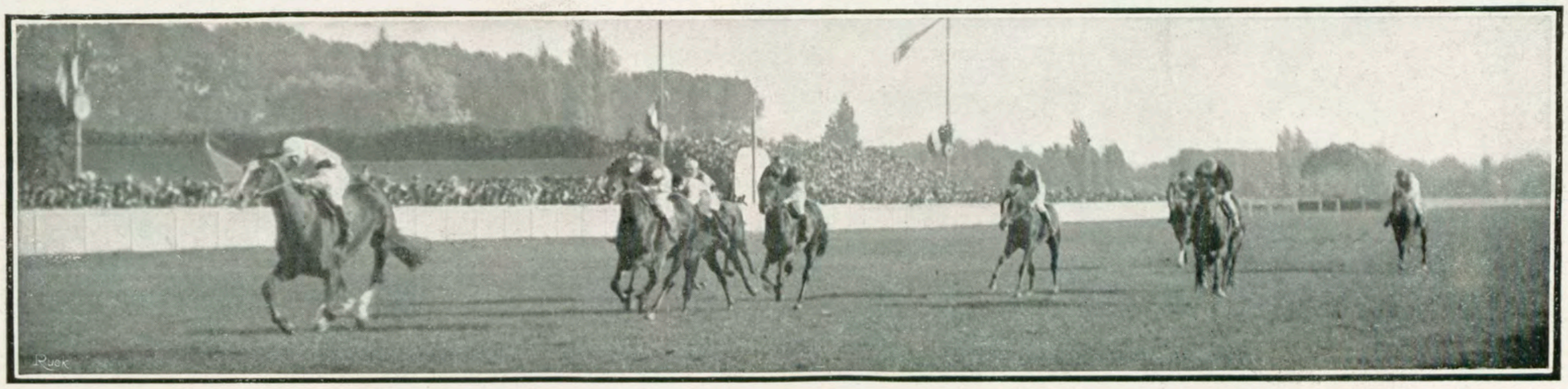
Le Prix de Gif (900 mètres, 4.000 francs). — Saint-Cloud, 6 juillet.

Le signal a été donné après plusieurs essais infructueux, Thérésa, Braslou, Rouble, Archer IV et Alphite prennent aussitôt la tête laissant La Riviera au poteau et Huelva II qui ne peut suivre le train. Thérésa et Braslou se détachent et la pouliche de M. Edmond Blanc après une lutte sévère l'emporte difficilement d'une courte tête.



Le Prix Presto (1.000 mètres, 5.000 francs). — Maisons-Laffitte, 6 juillet

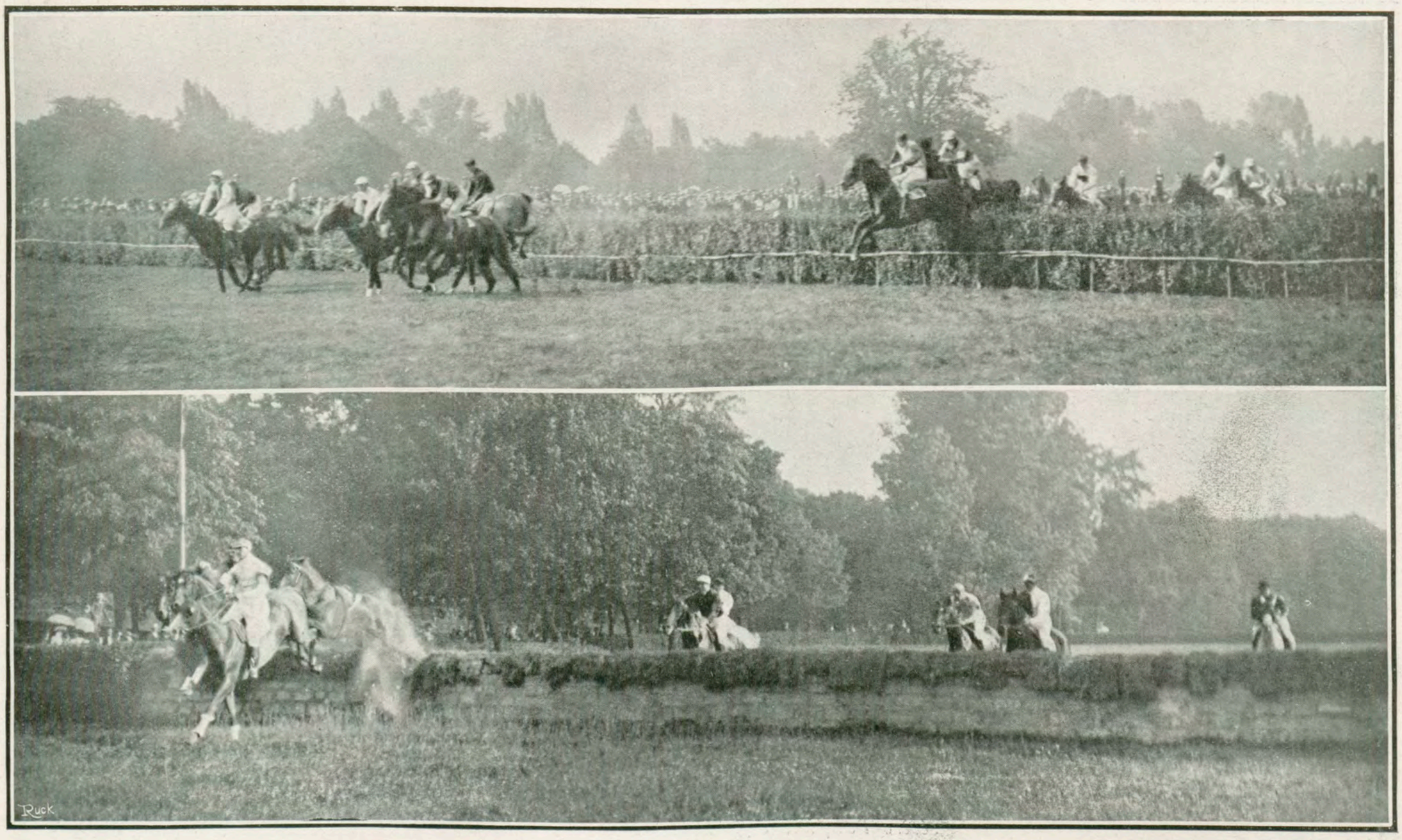
Le départ réunissait 17 partants dont Montrose II et La Choisille. Dès le signal un peloton composé de The Irishman, Bedilissima, Star II, Fier à Bras et La Choisille s'élançait en tête. Montrose débordé ne donna son effort qu'à la fin et ne put mieux faire que terminer second derrière La Choisille, The Irishman troisième à une demi-longueur.



Le Prix Chéri (900 mètres, 5.000 francs). — Maisons-Laffitte, 2 juillet.

Dès le départ Stightly prenait la tête et la gardait jusqu'à la fin. La pouliche de M. Vanderbilt a gagné des plus facilement, elle n'a été inquiétée à aucun moment. Los Olivos qui a fait une très jolie course et s'était maintenu pendant toute la course à la hauteur de Stightly a terminé second.

LES COURSES D'AUTEUIL



L'AVANT-DERNIÈRE D'AUTEUIL (9 JUILLET) (Plaques Lumière).

En haut, le Prix Francisco-Martin (haies, 2.700 mètres, 15.000 francs), remporté par Petit Duc (Hollobone), qui menait de bout en bout et triomphait de Prince de Saint-Taurin par trois longueurs. En bas, le Prix de France (steeple, 4.500 mètres, 20.000 francs), revenu à Iule.

LE PRIX GONDRAND

Le 200 mètres haies.

Mentrel gagne le 200 mètres haies en 27s. 2/5. Le 100m. plat (11s. 3/5), le saut en hauteur (1 m. 55), en longueur (0m. 74), le 2.000m (6 m. 45s.).

L'arrivée du Prix de France (200 mètres).

Failliot s'adjuge la victoire dans le Prix de France, en 22 s. 2/5, devant Shurer à 2 mètres, Drothier et Roblot, dimanche à Colombes.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti.

Le Gérant : Charles Guyot.